

○公述人13：加藤 勝彦

【公述人】 皆さん、こんにちは。田谷の加藤と申します。私は、今回の道路計画につきましては、地元田谷が大きく分断され、従来培ってまいりました地域連帯とか絆などを破壊し、文化も破壊するものである、これは白紙撤回を求めていきたいという基本的なスタンスで話をさせていただきます。

まず、横浜市栄区田谷がどういうところなのか、簡単に歴史を含めて紹介させていただきます。

田谷は、縄文時代、弥生時代、古墳時代からの遺跡が出ておりまして、縄文時代から人が住んでいたことがわかっております。鎌倉時代には鎌倉の鶴岡八幡宮の寺社領、お寺の領地という時代がありましたが、そのときに八幡宮から年貢を引き上げるという話があり抗議を行ったという文書が出ております。江戸時代には、水田がたくさんありますので、灌漑用水を得るために、田谷の洞窟というのがありますが、そこが大変水が豊富なところでありまして、そこを掘削、拡大し、水の確保をしたということがあります。また、このときには洞窟の中に絵や仏像を彫ったものが残っております。

文化財につきましては、2013年に県の教育委員会の文化資産課による道路予定地内の埋蔵文化財の試掘調査が行われるという文書が回りました。その結果が出たのかという報告は聞いておりませんが、文化財あるいは資産というのは、その物だけではなくて、地域一体として物を考えていかなければいけないと考えております。

さらに、江戸時代にはお寺が寺子屋を開設いたしまして、子どもたちの学びの場ということで担ってきておりました。1876年にその寺子屋を基本といたしまして千秀学校が開校いたしまして、現在ある千秀小学校は、2016年、来年、開校140周年を迎えるという大変歴史の深い学校です。

では、田谷の農業はどうなっているのかというところですが、柏尾川という川があつて、その川に関連するところから、水を大量に入れて水田とか畑を耕しているわけですが、柏尾川の洪水がたびたびありまして、耕地整理を積極的に行ってまいりました。

また、都市計画法ができたときには、主に市街化調整区域に編入をされました。ただし、高度成長に伴う乱開発によりまして、農地が幾つか失われつつありましたが、これは国の法律によりまして、35.1ヘクタールに及ぶ農業振興地域の指定を受けました。さらに、1973年には横浜市から農業専用地区に指定されました。これには幾つかの条件がありますが、農業振興地域に指定されていることとか、それから、大事な点は、生産性の向上と農業の健全な発展が見込まれる地域というのが条件になっています。農業の健全な発展が見込まれる地域という視点から指定を受けたものと考えています。

さらに、1980年から82年にかけては農水省の事業であります、農業構造改善事業が行われまして、土地基盤整備事業として事業費約3億円をかけて暗渠排水などを実施しまして、多くの若者たちがUターンして就農しているわけでございます。サラリー

マンをやめて農業につこうという若者たちが大分戻ってまいりました。次世代の就農者も育っているところでもあります。

田谷の耕地を中心したものとしては、お米、野菜、果物も大変豊富でして、栽培、生産している農産物は、書き出してみたところ100種類を超えるものになって、大変豊かな生活を営んできておりました。この野菜等につきましては、即売所を道路に面したところ、あるいは隣近所の人などが買えるように即売所を設置したり、車で移動して販売をしたり、共同で店を出して横浜以外の場所で販売店などを行っております。

こうした今までの歴史あるいは暮らしについては、昨年の2014年の秋に横浜市で発行しております季刊誌「横濱」という雑誌の46号に、町の記憶・世代別に語る我が町の原風景37として栄区の田谷町の3の方が小さいころの記憶、実際に農業がどうだったのか、あるいは養鶏業がどうだったのかということを書いております。

こうした生活を脅かすものとして出された各種の開発計画、古くさかのぼりますと、東海道線の敷設の問題とかが出てまいりますけれども、そういう開発計画を受け付けず、現在の生活を維持してきた経緯がございます。しかし、農業構造改善事業が82年に終わりましたけれども、それからわずか6年後、1988年には道路計画があるということを知るところとなりました。農業専用地区というのは、先ほど触れましたけれども、農業の健全な発展が見込まれる地域というところですが、そこに高速道路をつくる計画がなされまして、一体国や県や市は何を考えているのか、なぜ高速道路をこういう優良な農地につくらなければいけないのかということがはっきりしないまま、道路計画が出てきたわけでございます。

このように降って湧いた道路計画が出てきたわけですが、これに対しまして、まず最初に反応したのが農業者でした。1988年にはもう陳情を出しております。1989年には田谷の町内会として臨時総会で横浜環状道路建設には反対する決議を出して、国会、市議会に白紙撤回を求める請願書を用意いたしまして、7万人の請願署名をつけて提出いたしました。それから、90年以降につきましては、多くの皆さんと一緒に市の都市計画案に28万通の意見書、県の都市計画案に対しては100万通を超える意見書を出しております。さらに、アセスの準備書評価書にも意見書を提出したり、県の公聴会、アセス審査会、あるいはアセス準備書、公聴会等で意見陳述を述べてきたところであります。同じように、1997年からは横浜湘南道路でも各種手続が開始されましたが、それについても同じように取り組みを行ってきたところであります。

この道路計画を当局が進める中で、さまざまな問題が明らかになってきたわけでありませう。例えば、今報告しましたように7万人の請願書、28万通、100万通の意見書を出したのですが、国や県や市は全く住民の意見を無視いたしました。7万人の意見、28万通の意見、100万通の意見を無視してしまうのですね。住民の意見を聞かない議会とか行政とは一体何だろうという疑問が起きました。

それから、手続の上でもさまざまな問題がありました。国土交通省が都市計画案の地元説明会を90年あたりから開始したのですが、先ほど紹介いたしました140周年を迎える千秀小学校体育館で地元説明会を行うということになりまして、とんでもない計画だということで多くの皆さんが反対をして体育館を封鎖しました。周りを取り囲んだのです。ところが、国土交通省等は無人の体育館の中で外にスピーカーを向けて説明を始めました。無人の体育館です。翌日の新聞に、無人の説明会ということで大きく写真でも取り上げましたけれども、無人の説明会であるにもかかわらず、説明会を行ったという始末です。誰も中にいないにもかかわらず、説明会を行った。これは千秀小学校だけではなくて、各地で行われましたが、形だけを整える、形だけやって、もう説明会はやったという姿勢を通しました。これは今もって変わりませんけれども、25年、26年たっても変わらない国、県、市の体質があったと思います。

この封鎖したときに私の父も参加しまして、母の遺影を抱いて、あの封鎖の中でみんなで一緒に頑張ったことがございます。その父も今は亡くなりまして、道路予定地が見える墓地に静かに眠って、まだできないねという形で、父も母もそこに静かに眠っているところでございます。

それから、都市農業に対する認識が全くないのではないでしょう。健全な農業を発展させる見込みのある地域ということで、市も農業専用地区の指定を行ったのですが、都市農業を潰して、都市近郊にこれだけの田んぼや畑があるわけですが、それを潰して、遠隔地から、あるいは国内だけでなく、海外からも食糧を入れるというのは非常に非効率ですし、お金も費用も大変かかるわけです。農地というのは命を育む場でもございますし、道路やそれに伴う日照損害などによって失われてはならない大切な土地なわけです。食の確保なくして国の存立はあり得ないという点を一体どう考えているのかという問題がござります。

それから、当局が事業を進めていく中で事業評価監視委員会が開催されました。事業評価監視委員会のほうで、道路の計画は認めるけれども、附帯意見をつけました。環境保全対策と住民の合意形成に努めなさいということを監視委員会が言ったのですが、この監視委員会自体が住民の合意形成がないままに認めると言い出したのです。これは国にとって大事な道路だから認めると言って、監視委員会の機能を放棄してしまったということがあります。監視委員会そのものは設置してはいますが、それが機能しないということを目撃してしまったり、自ら暴露してしまったりということがあると思います。

次の問題点は、言ったことには責任を持たない、ということです。これも26年以上の中で変わらないのですが、2002年に設計用地説明会がやはり地元千秀小学校で行われました。そのときに説明者が、この道路をつくっても農業は継続できるという説明をしたのです。本当にできるのか、できるのなら、農業は継続できるという誓約書を書いてくれと言ったら、誓約はできませんと言う。責任を持たないんです。行政は言ったことに責任を持たない。

実は、ある行政の幹部の方が言ったことがあります。国や県や市も自分たちが決めたことに責任を持たない。何か問題があったときも責任を持たない。例えば道路や橋をつくったならば、そのつくったときの責任者から担当者まで全員名前を書いておけばいいという発言をしたことがあります。例えば橋のところに当時の国土交通省の大臣は誰だ、次官は誰だ、局長は誰だ、部長は誰だ、課長は誰だ、係長は誰だ、担当は誰だということを書いておけば、少なくとも誰々がやったということで責任感が出てくるのではないかと言ったことがあります。なるほどなということを感じておられます。

さて、こうした動きに対して地元ではどんなことをやってきたのかということ。横浜環状道路南線計画等に反対する団体が白紙撤回を求めるパレードを毎年11月に行っています。そのパレードの中に、私ども田谷からは野菜を毎年持って行っております。農業あるいは田んぼや畑をやっているといってもイメージがわからないと思いますので、こうしたものをつくっているのを知っていただきたいということ、新鮮な野菜を供給できるんだよということもあわせて、パレードでは毎年野菜の販売を続けております。

では地元で何を考えているのか、どう考えるのかということをおみんなで考えようということで、「田谷の農業と里山を考えるシンポジウム」を開催いたしました。これは2003年の段階でございますけれども、そのとき宣言を出しまして、その宣言で、私たちが一体どんなことを考えてきたのか、どんなことを望んでいたのかというのが端的に出ていますので、そのときの宣言を読ませていただきます。

「宣言。私たちは本日、田谷の農業と里山を考えるシンポジウムを開催しました。そして、田谷の地が豊かな大地や環境に恵まれて多くの農産物を生産していることを改めて認識しました。思い起こせば、ここ田谷の地は、東海道線敷設計画、浄水場計画など、農地や里山にしばしば開発の手が伸びましたが、いずれも受け付けず、耕地整理、農業専用地区、農業構造改善事業等の実施へと向かい、土地への愛着と生産にかける強い意欲を示してきました。私たちは、こうした先人たちの足跡を大事に、都市近郊に残された四季折々に変化する豊かな自然と農地を大切に、守り、育てることを誓います。

一方、後継者が安心して農業に従事し、子や孫たちに引き継げるよう努力しているにもかかわらず、これを一方的に壊そうとする高速道路計画には生活をかけて反対し、田、畑、山川草木に至る一切の破壊を認めません。

今後とも、私たちは農業や豊かな環境をもとにしたまちづくりが全国各地に広がることを願い、生産者と消費者との連携を図りながら、子々孫々まで豊かな自然を守り、地域社会並びに近郊都市に新鮮で安全な作物の供給を続けることを宣言します」という内容の宣言を出しましたが、私たちの思いを端的に語っていると思います。

さらに、その後、私たちはある提案をしてきました。それは、この計画が、田んぼに、耕地のど真ん中にジャンクションをつくらうという内容になっております。そもそも白紙撤回をしてほしいわけですが、それでもどうしてもつくりたいというなら、農業ができて、道路ができるということの何か考えは出せないかということで考えた一つが地下

化の提案でした。ジャンクションを地下にしたらどうかと。横浜港からの物流を東名や関越道、東北道等へ接続する道路の固い地下のところに建設すればよいのではないかと。そうすれば、地上はこれまでどおり生産拠点として食の確保に貢献できるということで、7年前になると思いますが、国交省の横浜国道事務所に抜本的な見直しを求めて話し合いを申し入れました。市の農地を含む都市計画とも矛盾なく両立する方法であろうということで、高速道路のあり方を横浜方式として全国に向けて発信できないかということで1つの案を提案いたしました。

ところが、そうしたときに、いきなり土地の収用法、今年の3月、土地の収用法を持ち出してきました。土地取得率など条件を無視した土地収用法の方向が出されてきたのです。でも、例えば私について言えば、国交省とはどんな接触があったのかということです。担当者が交代すると電話がかかってくる。担当が前の誰々から何々にかかりました。ご挨拶に行きたいという電話がかかってくる。それから、かかってきたのは委託業者です。国交省が無駄なお金を使って、2000万でしたか、業者に委託をして事業協力できるかどうかという業者から電話がかかってまいりました。事業に協力してくれないかというので、協力はできませんと答えました。それから、国交省の横浜国道事務所の人にも言いましたけれども、どうやったら高速道路を造らなくてよいかを考えて、案ができたらく話し合おうねと言ったのですけれども、それから全然来てくれません。案を考えなかったのでしょうか、あるいは考えられなかったのでしょうか。

幾つかさまざまな問題がありますけれども、さらに問題はたくさんあります。まず1つは、人口減少社会が始まっているということです。2008年から人口が減少に転じています。それから、車離れが始まっています、若者を特に中心に。それから、都市部ではもう車を使わなくなっています。自動車業界ですら需要は縮小すると予測をされています。ですから、もうこれ以上、高速道路は要らないのです。

さらに、国が行っている借金が1000兆円を超しているわけです。これからさらに赤字国債でもって赤字を増やしていこうとしている。子や孫たちにこのツケを回そうとするのでしょうか。現在の施設の維持管理費だけでも相当なお金がかかりますから、これだけで破綻してしまうかと思えます。

今回の計画の中で、私は大変問題だなと思っているのが地域分断です。今回の道路計画ですと、幅員も入れまして、広いところでは60mぐらいになるかと思いますが、町内を分断してしまいますね。地元を大きく分断して、これはもちろん物理的な障害物にもなりますけれども、心の障害物にもなってしまいます。長年積み重ねてきた生活の行き来ができなくなってしまいます。生活を根底から崩してしまいますし、融和や助け合いの根本をなくすおそれが出てきています。今まで述べてきた数々の歴史や地域のつながり、文化を壊してしまいます。

皆さんの地域で行われているかどうかわかりませんが、正月明けにどんど焼き、あるいは左義長等とも言われますが、正月の飾り物等を燃して、お団子を食べ、今年1年、元

気で暮らそうねということを行っています。けれども、それは町全体ではなくて、町の中に幾つも谷戸という地域がありますけれども、その単位で行われていますが、その小さな単位さえ分断してしまいます。行き来ができなくなってしまいます。

特にその地域分断の特徴的なことでは、小学校の学区も分断されます。つまり、地域分断された学校に通うには、トンネルを使うか高架を使うかのどちらかしかない。今のところトンネルを用意している、考えているようですけれども、トンネルといっても60m、それ以上になってしまうかと思います。けれども、そういうトンネルをつくったり、あるいは高架で移動するとなると、これは本当に物理的な障害だけでなく、精神的な心の障害にもなってくると思います。子どもや高齢者が今までずっと行けたところに、行きたくても行けなくなってしまう場所に小学校もなってしまいます。急速に高齢社会に進む現在、こうした現状をきちんと把握もせず、白い地図のところにただ線をぱっと引くような形で図面上に勝手につくった計画は地域破壊を進める元凶になると思われま。

公共の福祉のために道路をつくると言っておりますけれども、公共の福祉の名のもとに、地域を分断し、子どもや高齢者の行き来をしにくくなってしまっ何が公共の福祉でしょうか。公共の福祉であるならば、こんな高速道路は要らないですね。私たちの思いは、田谷の農業と里山を考えるシンポジウムの宣言で述べたとおりであります。その精神を踏まえ、地域分断をもたらす、あるいはコミュニティーや文化を破壊する道路計画に今後もできる限り反対していきたいと思ひます。土地収用法の適用を止めてください。地元を壊さないでください。これ以上、子どもたちや年寄りに迷惑をかけないでください。公共の福祉とはそういうことではないでしょうか。

これで終わります。ありがとうございました。